DZIENNIK TARYF I ZARZĄDZEŃ KOLEJOWYCH

ORGAN URZĘDOWY MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Prenumeratę i ogłoszenia przyjmuje Administracja Dziennika Taryf i Zarządzeń Kolejowych w Warszawie, ul. Nowy Świat Nr. 14, telef. wewn. Ministerstwa Komunikacji Nr. 48 (Konto czekowe P. K. O. Nr. 30 658).

Prenumerata wynosi kwartalnie: w Polsce — **10 zł**, w Czechosłowacji — **40 kč**, we Francji — **30 fr**, w Niemczech — **5 mk**, w pozostałych krajach — **1.50 dol.** Pojedyńczy numer — **1 zł** *).

Zagranicą prenumeratę można uiszczać w urzędach czekowo-pocztowych na konto „Pocztowa Kasa Oszczędności w Warszawie", pod następującemi numerami: Wien — Nr. B 79 500, Práha — Nr. 89 600, Paris — Nr. 60 012, Riga — Nr. 4030, Berlin — Nr. 11 000, przyczem na blankiecie wpłaty należy wpisać odnośny numer konta P. K. O., a na odwrotnej stronie odcinka — numer konta Administracji Dziennika Taryf i Zarządzeń Kolejowych (30 658) oraz dokładny adres i nazwisko prenumeratora.

Cena ogłoszeń: za stronę — **100 zł**, ½ strony — **50 zł**, ¼ strony — **30 zł**, $^1/_8$ strony — **20 zł**, $^1/_{16}$ strony — **10 zł**, drobne — po **20 gr.** za wyraz. Przy ogłoszeniach wielokrotnych — ze zniżką **20%**.

Rok V. | Warszawa, dnia 26 lutego 1932 r. | Nr. 13.

TREŚĆ:

Dział urzędowy.

B/2. INNE SPRAWY KOLEJOWE.

I. ROZPORZĄDZENIA.

Poz. 79. Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 22 stycznia 1932 roku Nr. R. W. IV—151/2 w sprawie wprowadzenia w życie „Przepisów sygnalizacji na kolejach wąskotorowych", zatwierdzonych rozporządzeniem Ministra Komunikacji z dnia 8 czerwca 1931 r. Nr. IV-5/4351/31.

Na podstawie art. 4 pkt. 7 i art. 10 ustawy z dnia 12 czerwca 1924 r. o zakresie działania Ministra Kolei Żelaznych i o organizacji urzędów kolejowych (Dz. U. R. P. Nr. 57, poz. 580) oraz art. 2 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 24 września 1926 r. w sprawie ustanowienia urzędu Ministra Komunikacji (Dz. U. R. P. Nr. 97, poz. 567) postanawiam, co następuje:

---

*) Sprzedaż oddzielnych numerów Dz. T. i Z. K. odbywa się w Administracji tegoż Dziennika oraz w Składnicach taryfowych wszystkich Dyrekcyj Okręgowych Kolei Państwowych.

§ 1.

„Przepisy sygnalizacji na kolejach wąskotorowych", zatwierdzone w dniu 8 czerwca 1931 roku (Dz. T. i Z. K. Nr. 22, poz. 279), wchodzą w życie na wszystkich kolejach wąskotorowych użytku publicznego, z wyjątkiem linij kolejowych Górnego Śląska, w terminach następujących:

1) na kolejach nowobudowanych — od dnia otwarcia na nich ruchu,

2) na kolejach eksploatowanych — w miarę i od chwili dokonania na nich przekształcenia urządzeń sygnałowych, istniejących lub ustawienia nowych, nie później jednak niż do dnia 1 stycznia 1936 roku.

§ 2.

Aby zmniejszyć wydatki na przerobienie istniejących urządzeń sygnałowych w celu przystosowania ich do wymagań nowych przepisów sygnalizacji zezwala się w określonym w § 1 okresie przejściowym stosować:

1) do dawania sygnału drogowego 11 a „stój" (§ 5 przepisów sygnalizacji) — tarczę czerwoną o kształcie koła lub kwadratu,

2) latarnie zwrotnicowe obecnie będące w użyciu na danej kolei lecz z zamianą szkieł koloru zielonego na szkła mleczno-białe;

3) zamiast wskaźnika Nr. 8 (dodatek do przepisów sygnalizacji), oznaczającego miejsce, przy którem należy dać sygnał „baczność" lub dawać sygnał dzwonowy, — odpowiednie wskaźniki będące w użyciu na danej kolei.

Oprócz tego na kolejach, na których dotychczas stosuje się jedną tylko latarnię na przodzie parowozu, można nie stosować przepisanych dwu latarń (sygnał 13a — § 6 przepisów sygnalizacji) do oznaczenia czoła pociągu, lecz jedną, utrzymując taki stan do czasu zużycia się latarni. Na tych kolejach nie powinien być w tym czasie stosowany sygnał 16 (§ 6 przepisów sygnalizacji), wskazujący, że przejdzie pociąg dodatkowy.

§ 3.

Z chwilą zastosowania na danej kolei wskazanych wyżej „Przepisów sygnalizacji na kolejach wąskotorowych" tracą moc wszelkie obowiązujące na niej przepisy sygnalizacji wydane poprzednio.

Minister Komunikacji: *Kühn*

Poz. 80. Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 22 sierpnia 1931 r. Nr. I/1/5031/31, w sprawie sprzedaży i podawania napojów, zawierających więcej niż 4,5⁰ alkoholu, w restauracjach i bufetach kolejowych jakoteż w wagonach restauracyjnych.

Wobec ogłoszenia w Dzienniku Ustaw Rzeczypospolitej z dnia 3 czerwca 1931 r. Nr. 51, poz. 423, nowej ustawy o ograniczeniach w sprzedaży, podawaniu i spożyciu napojów alkoholowych (przeciwalkoholowej), zezwalającej na sprzedaż i podawanie napojów, zawierających więcej niż $4,5^0$ alkoholu, w określonych w tej ustawie restauracjach i bufetach kolejowych oraz w wagonach restauracyjnych jakoteż rozporządzenia wykonawczego do tej ustawy (Dz. U. R. P. Nr. 73, poz. 595), podaję poniżej najważniejsze postanowienia wymienionej ustawy i wspomnianego rozporządzenia, odnoszące się do tego przedmiotu, uzupełniając je w myśl postanowień ustawy swojemi zarządzeniami.

Rozporządzenie niniejsze dotyczy linij normalnotorowych i wąskotorowych, będących w zarządzie Polskich Kolei Państwowych oraz towarzystw prywatnych.

W pociągach zakazana jest sprzedaż i podawanie napojów, zawierających więcej niż $4,5^0$ alkoholu (w dalszym ciągu niniejszego rozporządzenia zwanych „napoje alkoholowe"), z wyjątkiem wagonów restauracyjnych. Wobec tego restauracjom i bufetom kolejowym nie wolno podawać (wynosić) napojów alkoholowych do jakichkolwiek pociągów.

Sprzedaż i podawanie napojów alkoholowych zezwolone są w myśl ustawy tylko:

1) Restauracjom I i II klasy na stacjach węzłowych, końcowych i granicznych i

2) Bufetom na stacjach końcowych i granicznych.

Stacją węzłową jest stacja, leżąca na styku dwóch linij kolejowych, zarówno normalno jak wąskotorowych.

Stacją graniczną jest ostatnia stacja, leżąca na terytorjum Rzeczypospolitej, na której przeprowadza się odprawę paszportową i celną.

Stacją końcową jest ostatnia stacja danej linji kolejowej, niełączącej się z inną linją kolejową.

Jako „restaurację" uważać należy takie przedsiębiorstwo gastronomiczne, które upoważnione i obowiązane jest do podawania wszelkich potraw gorących, podczas gdy „bufet" może podawać tylko zimne potrawy oraz ciepłe przekąski (jak: kiełbasa, parówki, jaja i t. p.) poza tem oczywiście kawę, herbatę i t. d.

Dyrekcje Okręgowe Kolei Państwowych i Zarządy kolei prywatnych wydadzą b e z z w ł o c z n i e zarządzenia, aby oznaczenie restauracyj i bufetów ściśle odpowiadało podanej wyżej definicji.

Na przyszłość wszystkie restauracje mają być oznaczone jako restauracje danej klasy, np. „restauracja I i II klasy", „restauracja III kl.", „restauracja I, II i III kl.". Na stacjach węzłowych, granicznych i końcowych nie należy zasadniczo łączyć restauracji I/II klasy z restauracją III klasy. Na stacjach tego rodzaju, na których niema potrzeby lub możności prowadzenia oddzielnych restauracyj dla I/II kl. i dla III kl., można w razie potrzeby w miejsce restauracji III kl. ustanowić bufet jeżeli go jeszcze niema. W żadnym razie połączonym restauracjom I, II i III kl. nie przysługuje prawo sprzedaży i podawania napojów alkoholowych.

Nad wejściem do każdej restauracji i każdego bufetu powinien być umieszczony odpowiedni napis, a jeżeli chodzi o restaurację, podać należy w napisie ponadto, której ona jest klasy.

Umowy z dzierżawcami restauracyj i bufetów, którzy po myśli obowiązujących przepisów rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej o monopolu spirytusowym (Dz. U. R. P. Nr. 32 z 1927 r. poz. 289), uzyskają zezwolenie (koncesję) na detaliczną sprzedaż napojów alkoholowych z wyszynkiem, u właściwej władzy skarbowej II instancji, należy bezwłocznie uzupełnić postanowieniem o obowiązku wykonywania przez dzierżawców wspomnianego dopiero co zezwolenia, a ponadto następującemi zastrzeżeniami i ograniczeniami:

1) zakaz podawania lub sprzedaży napojów alkoholowych po upływie pół godziny od odejścia ostatniego osobowego pociągu w i e c z o r n e g o l u b n o c n e g o; wznowienie podawania i sprzedaży podróżnym takich napojów może nastąpić nie wcześniej niż na godzinę przed odejściem względnie nadejściem najbliższego osobowego pociągu r a n n e g o,

2) napoje alkoholowe mogą być podawane tylko w takiej ilości, aby nie wywoływały stanu nietrzeźwości u osób spożywających i

3) zakaz sprzedawania i podawania napojów alkoholowych osobom, znajdującym się już w stanie nietrzeźwości.

W razie uchybienia powyższym zastrzeżeniom i ograniczeniom lub stwierdzenia stanu nietrzeźwości u podróżnych, s z c z e g ó l n i e j u p r a c o w n i k ó w k o l e j o w y c h, wskutek nadmiernego spożycia napojów alkoholowych w kolejowej restauracji lub bufecie, dzierżawca lub ich zastępcy wzgl. sprawujący zarząd lub dozór przedsiębiorstwa, karani będą w myśl postanowień ustawy przez powiatowe władze administracji ogólnej, grzywną lub aresztem, ewentualnie obiema temi karami łącznie, a ponadto władza skarbowa w porozumieniu z powiatową władzą administracji ogólnej cofnąć może koncesję na sprzedaż napojów alkoholowych, wreszcie Ministerstwo Komunikacji władne będzie rozwiązać bezzwłocznie umowę dzierżawną.

W myśl ustawy zakazane są sprzedaż i podawanie napojów alkoholowych w dni świąteczne od godziny 6-ej do godz. 14-ej, a poza tem Minister Spraw Wewnętrznych w porozumieniu z Ministrem Skarbu i Ministrem Spraw Wojskowych zabronić może restauracjom i bufetom kolejowym wyszynku napojów alkoholowych na czas trwania transportów wojskowych.

Pracownikom kolejowym, znajdującym się w służbie, zakazuję bezwzględnie używania w restauracjach i bufetach kolejowych napojów alkoholowych. Winni przekroczenia tego zakazu pociągnięci będą do surowej odpowiedzialności.

Dyrekcje Okręgowe Kolei Państwowych i Zarządy Kolei Prywatnych prześlą Ministerstwu Komunikacji do końca września r. b. dokładny wykaz restauracyj I i II klasy na stacjach węzłowych, granicznych i końcowych, jakoteż bufetów na stacjach granicznych i końcowych, upoważnionych w myśl niniejszego rozporządzenia do podawania i sprzedaży napojów alkoholowych.

Minister Komunikacji *Kühn*

Poz. 81. Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 3 lutego 1932 r. w sprawie przepisów o zabezpieczeniu ruchu na przejazdach kolejowych w poziomie szyn.

Na podstawie § 19 Rozporządzenia Ministra Robót Publicznych i Ministra Kolei z dnia 2 lipca 1924 r. w sprawie przepisów o skrzyżowaniu dróg publicznych z kolejami żelaznemi (Dz. U. R. P. Nr. 65 poz. 641) postanawiam, co następuje:

I. P o s t a n o w i e n i a o g ó l n e.

§ 1.

Przepisy niniejsze dotyczą zabezpieczenia ruchu na skrzyżowaniach w jednym poziomie dróg publicznych i prywatnych z kolejami normalnotorowemi. Skrzyżowania takie, przeznaczone tylko dla pieszych, zwane są dalej przejściami, wszystkie zaś inne przejazdami.

II. Klasyfikacja przejazdów i przejść.

§ 2.

1) Pod względem sposobu zabezpieczenia ruchu przejazdy zalicza się do jednej z czterech niżej wymienionych kategoryj, z których dwie pierwsze obejmują przejazdy niestrzeżone, dwie zaś następne przejazdy strzeżone:

a) do kategorji I — przejazdy niestrzeżone niezamykane bez sygnalizacji samoczynnej zbliżania się pociągów;

b) do kategorji II — przejazdy niestrzeżone niezamykane z sygnalizacją samoczynną zbliżania się pociągów;

c) do kategorji III — przejazdy strzeżone, z obsługą na miejscu, zamykane na czas przejścia pociągu albo normalnie zamknięte;

d) do kategorji IV — przejazdy strzeżone, z obsługą z odległości, zamykane na czas przejścia pociągu.

2) Pozatem mogą być urządzane przejazdy użytku prywatnego, normalnie zamknięte, otwierane przez korzystających z przejazdu.

§ 3.

1) Do kategorji I mogą być zaliczone:

a) przejazdy o dobrych warunkach widzialności zbliżającego się pociągu z wyjątkiem tych przejazdów, które ze względu na duży ruch na przejeździe powinny być zaliczone do przejazdów strzeżonych;

b) przejazdy przez tory kolejowe, na których szybkość pociągów nie przewyższa 15 km na godzinę.

2) Na linjach kolejowych, na których szybkość pociągów jest ograniczona do 50 km na godzinę, do kategorji I mogą być zaliczone przejazdy, nieodpowiadające całkowicie warunkom widzialności, jeżeli ruch konny na drodze nie przewyższa 150 pojazdów zaprzęgowych na dobę w obu kierunkach razem, ruch zaś samochodów odbywa się tylko wyjątkowo i niema większego stałego ruchu autobusowego.

§ 4.

Do kategorji II mogą być zaliczone przejazdy, które nie odpowiadają warunkom kategorji I, jeżeli nie okaże się konieczne zaliczenie ich do kategorji przejazdów strzeżonych.

§ 5.

1) Przejazdy, które nie odpowiadają warunkom kategorji I, powinny być strzeżone, jeżeli na nich nie będzie urządzona sygnalizacja samoczynna zbliżania się pociągów.

2) Do przejazdów strzeżonych powinny być zaliczone, nawet przy dobrej widzialności zbliżających się pociągów, przejazdy:

a) jeżeli suma, otrzymana z dodania ilości pociągów, przechodzących przez przejazd w ciągu doby, do ilości pojazdów, przejeżdżających przez przejazd w obu kierunkach w ciągu godziny w czasie największego ruchu na drodze, jest większa, niż 200;

b) jeżeli droga kołowa na jednym przejeździe przecina więcej, niż dwa tory główne (zasadnicze);

c) jeżeli droga kołowa przecina tory stacyjne, na których stale odbywają się manewry taboru kolejowego.

3) Wybór sposobu strzeżenia przejazdu, t. j. zaliczenie do kategorji III lub IV, pozostawia się uznaniu Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych, zależnie od miejscowych warunków, jednak przejazdy kategorji IV nie mogą być urządzone w warunkach, określonych w ust. 2) a) niniejszego paragrafu.

4) Strzeżenie przejazdu przez dróżników, postawionych na przejeździe, bez zamykania rogatkami, może być stosowane, jako środek tymczasowy, w czasie przejściowego wzmożenia ruchu kołowego lub kolejowego, w czasie przerwy działania sygnalizacji samoczynnej na przejazdach kategorji II lub zepsucia rogatek na przejazdach kategorji III i IV.

§ 6.

1) Warunki widzialności przejazdu, uprawniające do zaliczenia do kategorji I, polegają na tem, że zbliżający się pociąg (jego czoło), w nocy zaś latarnie sygnałowe czoła zbliżającego się pociągu powinny być widzialne z drogi kołowej, na całej przestrzeni drogi, na długości co najmniej po 10 m w obydwie strony od skrajnych szyn, przez cały czas zbliżania się pociągu do przejazdu, począwszy od punktu, znajdującego się w odległości L metrów od przejazdu.

2) Odległość L określa się według następujących wzorów:

a) dla przejazdów przez jeden tor na linjach znaczenia ogólnego

$$L = 5{,}5 \text{ Vmaximum};$$

b) dla przejazdów przez jeden tor na linjach znaczenia miejscowego

$$L = 5 \text{ Vmax.};$$

c) dla przejazdów przez dwa tory o odstępie między osiami torów do 6 m
L = 7 Vmax.;

d) dla przejazdów przez dwa tory o odstępie d m (ponad 6 metrów) między osiami torów
L = (5,5 + 0,25 d) Vmax.;

W powyższych wzorach Vmax oznacza największą dozwoloną szybkość pociągów na danej linji kolejowej (w km na godz.).

3) Przejazdy na drogach o ruchu samochodowym, zaliczone do kategorji I, powinny odpowiadać, poza powyższemi warunkami widzialności, jeszcze dodatkowemu warunkowi, ażeby pociąg, w czasie przebiegu odcinka toru L' = 3 Vmax. przed przejazdem, był widzialny na całej przestrzeni drogi kołowej, na długości co najmniej po 20 m w obydwie strony od skrajnych szyn. Dla przejazdów przez dwa tory o odstępie d m między osiami torów odległość L' powiększa się o 0,075 d. Vmax.

4) Do obliczenia odległości L i L' przyjmuje się szybkość Vmax. nie mniejszą, niż 40 km na godzinę, chociażby szybkość, dozwolona na danej linji, była mniejsza.

5) W poszczególnych przypadkach, kiedy przy zbliżaniu się pociągów do przejazdu największa dozwolona szybkość nie jest osiągana, Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych może wyznaczyć wyjątkowo dla danego przejazdu widzialność pociągu w zależności od rzeczywistej największej szybkości pociągów przy zbliżaniu się do przejazdu.

6) Jeżeli między torami poza skrajnią budowli (2,5 m od osi toru) mieści się odcinek drogi niekrótszy, niż 25 m, przejazdy przez każdy tor lub każdą grupę torów, oddzieloną od innych większym odstępem, należy rozpatrywać każdy oddzielnie przy określeniu warunków widzialności i pod względem ogrodzenia ostrzegawczemi wskaźnikami przejazdowemi.

7) Na linjach, po których kursują wyłącznie pociągi o wszystkich osiach hamowanych, Ministerstwo Komunikacji może zezwolić na zmniejszenie odległości L i L'.

§ 7.

1) Przejścia przez tory kolejowe dzielą się na strzeżone i niestrzeżone.

2) Przejścia niestrzeżone mogą być urządzane tylko poza obrębem torów, na których odbywają się manewry taboru kolejowego. Na przejściach niestrzeżonych, jeżeli szybkość pociągów na przejściu przewyższa 15 km na godzinę, zbliżające się pociągi winny być widzialne z drogi pieszej, na długości co najmniej po 3 m w obydwie strony od skrajnych szyn, poczynając już z odległości L = 2,5 Vmax. od przejścia, gdzie Vmax. wyznacza się według wskazówek § 6.

3) Przejścia powinny być zamykane furtkami lub kołowrotami, albo ogrodzone barjerkami w ten sposób, ażeby przed wejściem na tor przechodzień musiał zmienić kierunek ruchu.

§ 8.

Warunki widzialności pociągów na przejazdach, zaliczonych do kategorji I, winny być ustalone protokularnie na miejscu przez Komisję, wyznaczoną przez Dyrekcję Okręgową Kolei Państwowych. Badania takie winny być następnie sprawdzane raz na rok w okresach, wyznaczonych przez Dyrekcję Okręgową Kolei Państwowych.

§ 9.

Zmiana sposobu zabezpieczenia istniejących przejazdów, polegająca na wprowadzeniu zabezpieczenia sygnalizacją samoczynną (kategorja II) lub zniesieniu strzeżenia przejazdu bez wprowadzenia sygnalizacji (kategorja I) zamiast stosowanego poprzednio zabezpieczenia rogatkami (kategorja III lub IV), jak również wyznaczenie sposobu strzeżenia nowych przejazdów—mogą być zarządzone przez Dyrekcję Okręgową Kolei Państwowych po uzgodnieniu z władzami administracyjnemi i drogowemi w myśl istniejących przepisów.

III. Wskaźniki i sygnały na przejazdach.

§ 10.

1) W celu uprzedzenia zbliżających się do przejazdu o potrzebie zwrócenia bacznej uwagi na pociąg, przy przejazdach niestrzeżonych (kategorje I i II) winny być ustawione na drodze wskaźniki ostrzegawcze przejazdowe w kształcie krzyża skośnego o równej długości ramion. Na przejazdach przy skrzyżowaniu z dwoma lub więcej torami ustawia się krzyże skośne o podwójnych dolnych ramionach. Ramiona krzyża od strony dojazdu maluje się kolorem białym i czerwonym (rys. a i b Załącznika do rozporządzenia niniejszego).

2) Odległość wskaźnika ostrzegawczego przejazdowego od skrajnej szyny najbliższego toru winna wynosić normalnie 10 m. Odległość ta może być zmniejszona do 8 m lub zwiększona do 12 m, jeżeli okaże się potrzebnem do osiągnięcia lepszej widzialności wskaźnika.

§ 11.

W celu lepszego uwidocznienia drągi rogatek na przejazdach winny być pomalowane w pasy białe i czerwone.

§ 12.

Przejazdy o ożywionym ruchu kołowym (§ 5, 2), a)), zaopatrzone w rogatki, ręcznie zamykane, winny być oświetlane w porze nocnej.

§ 13.

1) Przed przejazdami niestrzeżonemi kategorji I przy niedostatecznej widzialności z przejazdu zbliżającego się pociągu (§ 3 ust. 2)) ustawia się przy torze z tej strony przejazdu, gdzie widzialność pociągu jest niedostateczna, wskaźnik dla maszynisty, ustalony w Przepisach Sygnalizacji.

2) Powyższy wskaźnik może być ustawiony również przed przejazdami strzeżonemi, gdzie wobec miejscowych warunków sygnał maszynisty może być potrzebny do powiadamiania dróżnika przejazdowego o nadejściu pociągu.

3) Wskaźnik ustawia się w zależności od miejscowych warunków w odległości L = 6 V max. do 8 V max. od przejazdu, gdzie V max. oznacza największą dozwoloną szybkość pociągów na danej linji kolejowej.

§ 14.

Na przejściach niestrzeżonych powinny być ustawiane tablice ostrzegawcze z napisem „Przejście przez tor. Strzec się pociągów".

IV. Sygnalizacja samoczynna zbliżania się pociągów.

§ 15.

1) Sygnalizowanie zbliżania się pociągów na przejazdach kategorji II uskutecznia się zasadniczo zapomocą sygnałów świetlnych, działających samoczynnie przy przejściu pociągu. Dodatkowo do nich mogą być stosowane sygnały dźwiękowe w tych przypadkach, gdzie to będzie uznane za pożądane przez Dyrekcję Okręgową Kolei Państwowych.

2) Zamiast sygnałów świetlnych za zezwoleniem Ministerstwa Komunikacji mogą być stosowane inne sygnały wzrokowe.

§ 16.

Sygnały zbliżania się pociągów winny ukazywać się, względnie rozlegać się, na przejeździe co najmniej o 30 sek. przed wejściem pociągu na przejazd i ustawać w chwili zejścia pociągu z przejazdu.

§ 17.

Sygnały świetlne na przejeździe winny być połączone ze wskaźnikami ostrzegawczemi przejazdowemi.

§ 18.

1) Sygnalizacja samoczynna powinna być urządzona według systemów, zatwierdzonych przez Ministerstwo Komunikacji.

2) Na linjach dwutorowych mogą być stosowane urządzenia sygnalizacji samoczynnej do jazdy jednokierunkowej po każdym torze z warunkiem, że w razie zarządzenia jazdy jednotorowej po dwutorowym szlaku będzie za każdym razem zorganizowane strzeżenie przejazdów przez dróżników zgodnie z ustępem 4) § 5 niniejszego rozporządzenia; w razie niemożności doraźnego zorganizowania strzeżenia należy zmniejszyć odpowiednio szybkość pociągów na przejazdach i zarządzić dawanie sygnału gwizdkiem lub dzwonem z parowozu (§ 13). Takie same sposoby zabezpieczenia ruchu powinny być zastosowane w razie przerwy działania sygnalizacji zbliżania się pociągów.

§ 19.

Osobna instrukcja określa sposób i terminy kontroli działania sygnalizacji samoczynnej na przejazdach.

V. Zamykanie i strzeżenie przejazdów.

§ 20.

1) Zamykanie i otwieranie przejazdów uskutecznia się zapomocą rogatek, obsługiwanych na samym przejeździe (kategorja III) albo z odległości (kategorja IV).

2) Przy przejazdach, obsługiwanych na miejscu, odległość posterunku dróżnika przejazdowego od przejazdu nie powinna przewyższać 50 m. Jeżeli odległość posterunku dróżnika przejazdowego, obsługującego rogatki, od przejazdu przewyższa 50 m, rogatki takiego przejazdu uważa się za zdala nastawne.

§ 21.

O ile warunki miejscowe wymagają, posterunki dróżników przejazdowych winny być zaopatrzone w urządzenia, sygnalizujące nadejście pociągu.

§ 22.

1) Na przejazdach kategorji III i IV rogatki powinny być zamknięte o 2 minuty przed nadejściem pociągu do przejazdu i pozostawać w tym stanie przez czas przejścia pociągu.

2) Przepędzanie stad bydła i przewożenie większych ciężarów winno być wstrzymane już o 3 minuty przed nadejściem pociągu.

3) Na przejazdach kategorji III o małym ruchu na drodze, a dużym ruchu na kolei, przy których znajduje się mieszkanie dróżnika przejazdowego, Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w porozumieniu z Zarządem Drogowym może zarządzić, ażeby rogatki w ciągu całej doby lub tylko w porze nocnej, zamiast zamykania ich na czas przejścia pociągu, były normalnie zamknięte i otwierane tylko dla pojazdów i przechodniów. Takie przejazdy winny być zaopatrzone w dzwonki przy rogatkach do dróżnika przejazdowego i oświetlone w porze nocnej. Zamknięcie rogatek na tych przejazdach winno być zabezpieczone od otwierania przez osoby postronne.

§ 23.

Przejazdy użytku prywatnego winny być zaopatrzone w rogatki, normalnie zamknięte na klucz. Klucz znajduje się u osoby, korzystającej z przejazdu na podstawie umowy z Dyrekcją Okręgową Kolei Państwowych i ponoszącej odpowiedzialność za należyte jego utrzymanie i obsługiwanie oraz za wszelkie wypadki, jakie mogą wyniknąć przy korzystaniu z przejazdu.

§ 24.

1) Na przejazdach kategorji III, normalnie otwartych i zamykanych tylko na czas przejścia pociągu, przez cały czas, kiedy rogatki są zamknięte, dróżnik powinien być na przejeździe.

2) Na przejazdach o bardzo ożywionym ruchu dróżnik winien znajdować się nieodstępnie.

§ 25.

1) Rogatkami zdala nastawnemi przy sprzyjających warunkach miejscowych można obsługiwać z jednego posterunku kilka przejazdów kategorji IV.

2) Ilość i odległość przejazdów, obsługiwanych z jednego posterunku, jest ograniczona warunkiem, aby zamykanie i otwieranie rogatek nie było zbyt uciążliwe dla dróżnika, a czas każdorazowego zamknięcia przejazdów zbytnio nie utrudniał ruchu kołowego.

3) W każdym razie odległość od posterunku do przejazdu nie powinna być większa, niż 1000 m.

4) Rogatki zdala nastawne nie mogą być stosowane na przejazdach o ożywionym ruchu kołowym (§ 5 2) a)).

§ 26.

Na przejazdach, obsługiwanych na miejscu, przy skrzyżowaniu z dwoma lub więcej torami kolejowemi, zamknięcie rogatek powinno być zabezpieczone od otwierania przez osoby postronne.

§ 27.

1) Rogatki zdala nastawne powinny być widzialne z posterunku obsługującego je dróżnika, tudzież posiadać urządzenie, umożliwiające ręczne ich otwieranie na miejscu.

2) Rogatki zdala nastawne powinny być zaopatrzone w dzwonki ostrzegawcze, działające w ciągu co najmniej 25 sek. przed zamknięciem rogatek.

3) Rogatki zdala nastawne, istniejące przed wydaniem niniejszych przepisów, a nie odpowiadające warunkowi widzialności z posterunku obsługującego je dróżnika lub nie posiadające urządzenia, umożliwiającego ręczne otwieranie na miejscu, mogą być tymczasowo zachowane tylko wtedy, jeżeli ich odległość od skrajnej szyny wynosi co najmniej 8,5 m.

§ 28.

Strzeżenie przejazdów kategorji III i IV powinno się odbywać bez przerwy z wyjątkiem tych okresów w ciągu roku lub doby, kiedy ruch na kolei lub na drodze całkowicie ustaje.

§ 29.

Osobne instrukcje określają sposób i terminy kontroli działania urządzeń do zamykania rogatek oraz służby dróżników na przejazdach.

§ 30.

W razie zepsucia rogatek lub pędni rogatek zdala nastawnych powinno być jaknajrychlej zorganizowane tymczasowe strzeżenie przejazdu przez dróżnika, zgodnie z ustępem 4) § 5 niniejszego rozporządzenia. Przed zorganizowaniem strzeżenia, w razie potrzeby, powinno być zarządzone odpowiednie zmniejszenie szybkości pociągów na przejeździe.

VI. Postanowienia końcowe.

§ 31.

1) Postanowienia niniejszego rozporządzenia mają również zastosowanie do normalnotorowych kolei prywatnych użytku publicznego.

2) Uprawnienia, przyznane Dyrekcjom Okręgowym Kolei Państwowych w § 5 ust. 3), § 8, § 15 ust. 1), § 22 ust. 3) i § 23 niniejszego rozporządzenia, przysługują analogicznym organom kolei prywatnych, nie pozostających w zarządzie przedsiębiorstwa P. K. P., bez uszczuplenia jednak uprawnień organów Ministerstwa Komunikacji, wynikających z wykonywania zwierzchniego nadzoru państwowego nad kolejami prywatnemi.

3) Czynności, określone w § 6 ust. 5) i § 9 niniejszego rozporządzenia, wykonywają dla kolei prywatnych właściwe Dyrekcje Okręgowe Kolei Państwowych lub inne organa inspekcyjne, wyznaczone przez Ministerstwo Komunikacji.

4) Połączone z czynnościami, wynikającemi z niniejszego rozporządzenia, koszty wyjazdów służbowych pracowników P. K. P. w celach kolei prywatnych pokrywają (niezależnie od pokrywania kosztów wyjazdów służbowych w tych sprawach przedstawicieli Ministerstwa Komunikacji i innych władz i urzędów państwowych) zainteresowane koleje prywatne z własnych funduszów.

§ 32.

1) Wskaźniki ostrzegawcze przejazdowe powinny być ustawione na istniejących przejazdach niestrzeżonych (kategorje I i II) w terminach, ustalonych przez Ministerstwo Komunikacji.

2) Sprawdzenie na miejscu widzialności zbliżających się pociągów i zbadanie innych warunków miejscowych na przejazdach, w celu ustalenia sposobu ich zabezpieczenia, winno być przeprowadzone w ciągu dwóch lat od chwili wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

3) Przystosowanie przejazdów do przepisów niniejszego rozporządzenia nastąpi według planu, ustalonego przez Ministerstwo Komunikacji.

4) Terminy względnie plan, przewidziane w ust. 1), 2) i 3) niniejszego paragrafu, nie wykluczają możności wcześniejszego, w razie potrzeby, dostosowania pewnych przejazdów do niniejszego rozporządzenia.

§ 33.

Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie w 30 dni po ogłoszeniu.

§ 34.

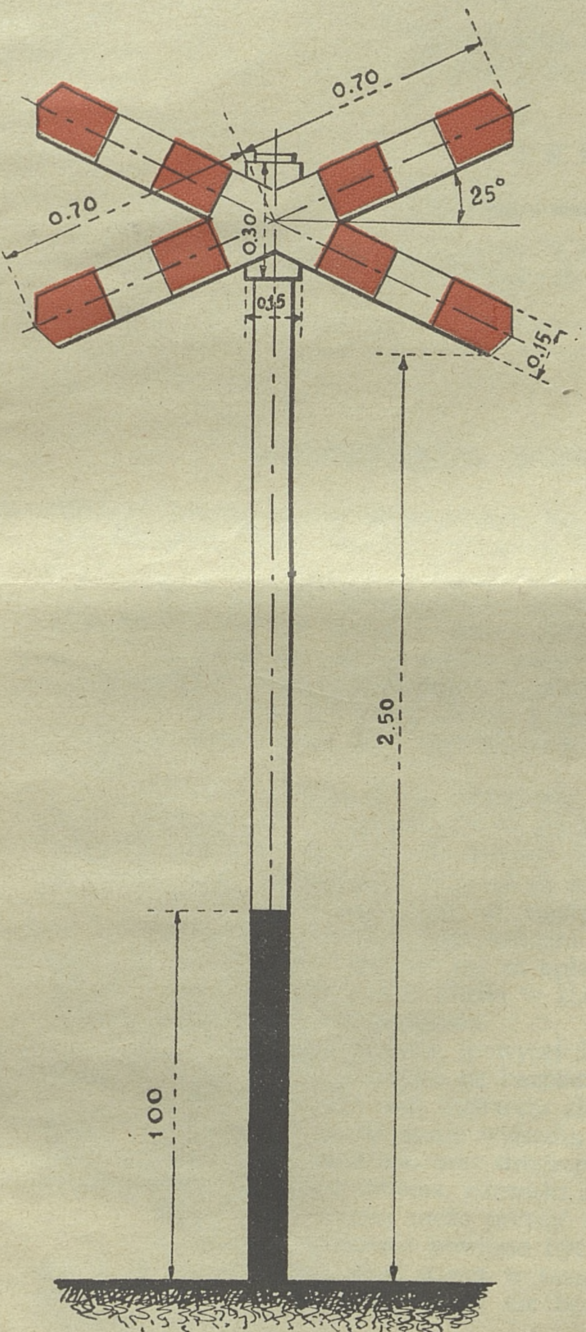
Z chwilą wejścia w życie niniejszego rozporządzenia tracą moc obowiązującą sprzeczne z niem postanowienia dotychczasowych przepisów.

Minister Komunikacji: *Kühn*

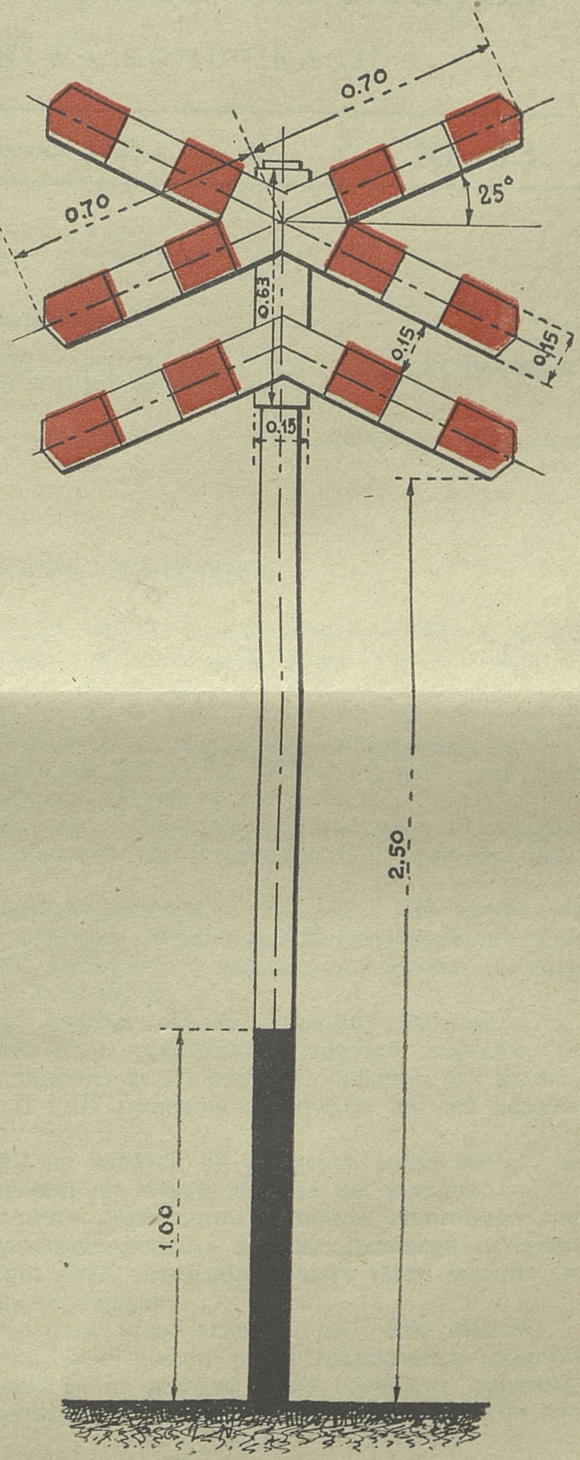
Załącznik do poz. 81 § 10.

WSKAŹNIKI NA PRZEJAZDACH NIEZAMYKANYCH (kategorji I i II)

a) na linjach jednotorowych



b) na linjach o dwóch lub więcej torach



Warszawa. Drukarnia Państwowa. Tłoczono z polecenia Ministra Komunikacji. 58760

116

Załącznik do poz. 91 § 10.

WSKAŹNIKI NA PRZEJAZDACH NIEZAMYKANYCH (kategorji I i II)

a) na linjach jednotorowych — b) na linjach o dwóch lub więcej torach



Warszawa. Drukarnia Państwowa. Tłoczono z polecenia Ministra Komunikacji. 53760